Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3068

Vragen van de leden **Hoogland** (PvdA) en **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *onjuiste informatie over treinen met gevaarlijke stoffen* (ingezonden 26 juni 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 augustus 2015).

Vraag 1
Kent u de berichten «Levensgevaarlijk: foute informatie over giftreinen»[1], «Debat giftreinen is «noodzaak» in West-Brabant»[2], «Omwonenden spoorlijn lopen gifgevaar»[3]?

Antwoord 1
Ja

Vraag 2
Deelt u de mening dat het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een stevige reactie behoeft? Welke maatregelen acht u nodig om binnen afzienbare tijd te bewerkstelligen dat hulpdiensten er in de toekomst weer vanuit kunnen gaan dat de informatie die zij over treinen met gevaarlijke stoffen krijgen ook feitelijk juist en betrouwbaar is? Bent u bereid die maatregelen te nemen?

Antwoord 2
Met mijn brief van 16 juni jl.[4] heb ik een reactie gegeven op het ILT-rapport. De ILT geeft aan dat in 3% van de onderzoeken de informatie voor gevaarlijke stoffen op emplacementen niet op orde is. Hoewel dat een hoog nalevingspercentage met zich mee brengt, dient dit nog verder te verbeteren.
Het transport van gevaarlijke stoffen is streng gereguleerd in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Deze wet verplicht vervoerders en beheerders om gevaarlijke stoffen correct te registreren, zodat hulpdiensten bij calamiteiten zo veilig mogelijk hun werk kunnen doen. Op overtreding van deze verplichting staan sancties. De ILT inspecteert en handhaaft de wettelijke verplichtingen.

[1] RTLnieuws.nl, 22 juni 2015
[2] BNdestem.nl, 23 juni 2015
[3] Metronieuws.nl, 17 juni 2015
[4] Kamerstuk 30 373, nr. 59

ah-tk-20142015-3068
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Sinds de invoering van het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS) is een verbetering opgetreden in de informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen. IenM gaat met de vertegenwoordigers uit de sector en Brandweer Nederland (die waren vertegenwoordigd in de stuurgroep IGS) in gesprek over mogelijkheden om de registratie verder te verbeteren.

Vraag 3
Kunt u de bevoegdheidsverdeling en de bijbehorende handhavingsmogelijkheden per betrokken partij (ProRail, ILT en mogelijk andere) weergeven? Acht u deze bevoegdheden en handhavingsmogelijkheden afdoende, evenals de daarvoor beschikbare middelen? Ziet u onduidelijkheden of witte vlekken in de verdeling van bevoegdheden?

Antwoord 3
De ILT ziet toe op de naleving van de wettelijke verplichtingen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor. De ILT houdt daarbij onder meer toezicht op de aanwezigheid en juistheid van informatie over gevaarlijke stoffen op het spoor. Hiervoor beschikt de ILT over verschillende interventies om op te treden bij niet naleven van de verplichtingen, zoals het opleggen van strafrechtelijke en bestuursrechtelijke sancties. De bevoegdheden en handhavingmogelijkheden die de ILT voorhanden heeft, acht ik voldoende, evenals de daarvoor beschikbare middelen.
ProRail is geen toezichthouder en heeft geen toezichthoudende en/of handhavende bevoegdheden en/of taken. De infrastructuurbeheerder, in dit geval ProRail, moet waarborgen dat te allen tijde snel en onbeperkt toegang kan worden verkregen tot de informatie die de vervoerder moet aanleveren. ProRail moet ervoor zorgen dat de informatie in het geval van een calamiteit aan de hulpdiensten wordt verstrekt.

Vraag 4
Zijn de bevindingen uit het ILT-rapport voor u aanleiding om een wettelijke verplichting voor vervoerders in te voeren om informatie over andere ladingen dan gevaarlijke stoffen aan de beheerder aan te leveren? Zo ja, wanneer kan de Kamer dat wetsvoorstel verwachten? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid met de Autoriteit Consument en Markt (ACM) in gesprek te gaan over de wenselijkheid van uitbreiding van het gebruik van het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS)?

Antwoord 4

Zoals ook uiteengezet in mijn brief van 16 juni jl. is er op dit moment geen aanleiding om registratie van niet-gevaarlijke stoffen op het spoor wettelijk te verplichten. Dit zou namelijk leiden tot een aantal bezwaren.
In Europees verband bestaat alleen de verplichting tot registratie van gevaarlijke stoffen. Als in Nederland ook niet-gevaarlijke stoffen verplicht geregistreerd zouden moeten worden, zou dit leiden tot een «nationale kop» op Europese regelgeving en daarmee tot bezwaren van internationaal opererende goederenvervoerders. Daarbij bestaat er in Europees verband weinig draagvlak om zo'n verplichting tot stand te brengen.
Uit recent overleg tussen ACM en vertegenwoordigers van IenM (waaronder de ILT) is duidelijk geworden dat de ACM tot nu toe nog geen formeel standpunt heeft ingenomen over de vraag of registratie van niet-gevaarlijke stoffen kan worden verplicht. Wel heeft ACM, net als in een eerder stadium, aan ProRail in een gesprek aangegeven dat borging van een dergelijke plicht tot registratie van niet-gevaarlijke stoffen in de netverklaring, in de toegangsovereenkomsten, of beide, juridisch kwetsbaar is. Op basis van deze informatie is door ProRail afgezien van een verplichte registratie en biedt zij aan vervoerders een formele *opt-out* voor uitsluitend het bovenwettelijke deel (registratie van niet-gevaarlijke stoffen) van IGS-verplichtingen.
Om deze redenen zal de oplossing niet zozeer in (extra) wetgeving moeten worden gevonden, maar in verdergaande samenwerking met de spoorsector om de vrijwillige registratie te verbreden naar andere vervoerders en de werking van IGS verder te verbeteren. Dit traject is nader toegelicht in mijn brief van 16 juni jl.

Vraag 5
Op welke wijze controleert ProRail/ILT de ladingen van treinen die op de middelste sporen staan (in het geval van treinen die naast elkaar op een rangeerterrein staan)? Is hier sprake van een «gat» in de controle? Heeft u aanwijzingen dat dit gat in de markt benut wordt? Hoe zal ProRail/ILT in de toekomst de inhoud van deze treinen controleren?

Antwoord 5
ILT heeft onbeperkt toegang tot alle sporen op een emplacement. Tijdens de controles wordt, voor zover relevant, op alle sporen gecontroleerd.
ProRail controleert vanuit haar verantwoordelijkheid als beheerder ook zelf of de vervoerders de juiste informatie hebben aangeleverd. In de dagelijkse praktijk is het voor medewerkers van ProRail vanwege arboveiligheidsredenen soms lastig om bepaalde spoorbundels te controleren. ProRail neemt de sporen tijdens haar controles niet buiten dienst, waardoor alleen de sporen die in het gezichtsveld liggen van de controles, steekproefsgewijs worden gecontroleerd. Hierdoor kunnen verschillen optreden tussen de waarnemingen van de ILT en die van ProRail. Voor «misbruik» van deze situatie door de markt bestaat geen aanwijzing. De ILT zal de inhoud van deze treinen in de toekomst op dezelfde wijze blijven controleren.

Vraag 6
Heeft u inzicht in de ontwikkeling van het aantal spook- en weestreinen in Nederland? Hoe schat u het gevaar in van weestreinen? En hoe dat van spooktreinen? Legt u (of de bevoegde instanties) ook boetes op aan vervoerders van deze spook- en weestreinen?

Antwoord 6
Bij het monitoren van dit fenomeen wordt niet zozeer gekeken naar spook- en weestreinen, als wel naar spook- en weeswagens op emplacementen.
Spookwagens zijn wagens die in IGS zijn geregistreerd, maar er in werkelijkheid niet staan. Weeswagens zijn wagens die op het emplacement aanwezig zijn, maar niet in IGS geregistreerd zijn. Volgens informatie van ProRail bevinden deze aantallen zich, binnen wekelijkse fluctuaties, op hetzelfde niveau sinds eind 2014. Op het moment dat in samenwerking met de sector een verdere verbetering van IGS gerealiseerd wordt, kan ook een beperking van de aantallen spook- en weestreinen verwacht worden.
Bij wet is geregeld dat de ILT en het Openbaar Ministerie verantwoordelijk zijn voor de handhaving van de juiste registratie van gevaarlijke stoffen.
Er is sprake van een overtreding op het moment dat er wagons met gevaarlijke stoffen op emplacementen staan, waarbij geen informatie voorhanden is (weeswagens).

Vraag 7
In hoeveel gevallen is ProRail overgegaan tot het ontbinden van de toelatingsovereenkomst, omdat een vervoerder onjuiste of onvolledige informatie had ingevoerd in IGS? Kunt u per geval toelichten wat de precieze reden was?

Antwoord 7
Het opschorten van de toelatingsovereenkomst om redenen van overtreding van wet- en regelgeving is tot op heden niet voorgekomen. Dit is voor ProRail een uiterste remedie, temeer daar spoorwegondernemingen geen alternatief hebben voor het afwikkelen van hun vervoer: er is immers maar één beheerder.

Vraag 8
Kunt u de Kamer inzicht verschaffen in de hoeveelheid fysieke controles door ProRail en ILT, (indien mogelijk) uitgesplitst naar de inhoud van de ladingen van goederentreinen op rangeerterreinen?

Antwoord 8
De ILT heeft de Kamer in de rapportage «Weten we nu wat er staat? -informatievoorziening over treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen» inzicht verschaft in de hoeveelheid fysieke controles die in 2014 door de

ILT zijn uitgevoerd. Dit zijn in totaal 412 inspecties. Deze zijn niet uitgesplitst naar de inhoud van de ladingen van goederentreinen op rangeertreinen.
In het eerste half jaar van 2015 zijn er door ProRail tussen de 15 en 20 controles per week uitgevoerd, voor het overgrote deel gericht op de 8 focusemplacementen (Venlo, Blerick, Sloe, Kijfhoek, Waalhaven, Pernis, Botlek, Maasvlakte). Deze controles worden momenteel uitgebreid naar alle 25 emplacementen waar gerangeerd mag worden met gevaarlijke stoffen. Bij een controle door ProRail worden alle bereikbare en zichtbare sporen gecontroleerd. Dit omvat lege sporen, sporen met leeg materieel en sporen met beladen materieel. Van die laatste categorie is het aandeel gevaarlijke stoffen zo'n 10%.

Vraag 9
Acht u het huidige IGS het juiste systeem om in de toekomst zekerheid over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in goederentreinen te kunnen bieden?

Antwoord 9
Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 10
Deelt u de mening dat ProRail, vervoerders en verladers te weinig transparant zijn en dat het argument van gevoelige bedrijfsinformatie vaak ten onrechte wordt gebruikt?[5]

Antwoord 10
Nee.

[5] BNdestem.nl, 23 juni 2015